

ENRICO MARIA PUJIA

(Capo della Segreteria Tecnica del Viceministro dei Trasporti - Roma)

**SHORT SEA SHIPPING, AUTOSTRADE DEL MARE
E NUOVE MISURE PER UN RILANCIO SOSTENIBILE
DEL TRASPORTO MARITTIMO NEL MEDITERRANEO**

Innanzitutto consentitemi di ringraziare gli organizzatori del Convegno per avermi invitato oggi, e di salutare con affetto i docenti presenti, in particolare il prof. Giuseppe Vermiglio, il prof. Umberto La Torre, la prof.ssa Francesca Pellegrino e tutti i collaboratori del CUST che conosco ormai da diversi anni, ai quali sono legato da una lunga amicizia e per i quali nutro una profonda stima.

Colgo naturalmente l'occasione per complimentarmi con l'Università di Messina, ed in particolare ancora con il CUST per il coraggio con cui portano avanti l'attività avviata dall'opera egregia del prof. Elio Fanara, cui io ero legato da profonda amicizia.

Ho già avuto modo di collaborare con questo Centro di eccellenza dei trasporti in Italia, e sono convinto che il Master che oggi viene presentato consentirà a molti studenti di approfondire, (come è accaduto anche a me, da giovane, partecipando a corsi universitari sui trasporti), alcune tematiche trasportistiche, spesso considerate con l'occhio critico e poco avvezzo dell'utente ("uomo comune", in genere facilmente incline a semplicistiche contestazioni

relative ai disagi quotidiani causati dai ritardi dei treni, degli aerei, e via dicendo).

Nell'accostarsi a tali studi, tuttavia, ci si accorge di quanto il mondo dei trasporti nasconda aspetti non immediatamente percepibili dai quali è facile rimanere affascinati, come devo ammettere è successo a me, che mai avrei pensato da giovane studente di occuparmi di trasporti, ed in particolare di trasporti marittimi. E' un mondo, quello dei trasporti, e soprattutto quello del mare, al quale io stesso ho continuato ad essere legato anche quando, nel corso della mia carriera, ho avuto modo di occuparmi di altri settori.

Gli studi che vi avviate a compiere vi consentiranno di capire meglio quanto il mare, ed i trasporti in generale, oltre a costituire un settore interessante sul piano giuridico e tecnico, siano anche una ricchezza economica che il nostro Paese deve valorizzare, sia sul piano dell'occupazione, sia per lo sviluppo delle nostre imprese, trasformando l'Italia, finalmente, nella porta di accesso all'Europa attraverso il Mediterraneo.

Per tale motivo ribadisco che abbiamo urgente bisogno di giovani muniti di una preparazione specifica nel settore. Avendo infatti seguito per anni la politica marittima a livello comunitario ed internazionale, sono sempre più convinto della necessità di avere giovani professionalmente capaci e preparati, di nuove idee, di attività di ricerca, di figure professionalmente specializzate in grado di far fronte all'esigenza imperante di competere con un'Europa, che vi assicuro, diventa sempre più aggressiva.

Ho partecipato di recente ad alcuni incontri a Bruxelles in cui io stesso ho avuto modo di sperimentare quanto, a volte, gli ultimi Paesi arrivati siano molto più partecipi di noi in quanto, dovendo superare delle difficoltà iniziali, si preparano, studiano e giungono agguerritissimi alle riunioni. Tutto ciò, naturalmente, si ripercuote anche sulla partecipazione del nostro Paese ai progetti comunitari, nonché sull'accesso ai relativi finanziamenti.

Pertanto, ritengo che; mai come in questo momento, la formazione e la ricerca giocano un ruolo importante per il futuro dell'Italia e, quindi, condivido pienamente quanto detto sia dal prof. Vermiglio che dal prof. Camarda, ed in particolare sull'importanza del progetto ventilato dalle Università di Messina e Palermo per la realizzazione di adeguati percorsi di studio volti a fornire ai giovani idonee basi conoscitive, promuovendo il dialogo e l'incontro fra diverse facoltà economia dei trasporti, ingegneria dei trasporti, in un contesto interdisciplinare. Scontrarsi, nella pratica, sulle problematiche di un mondo, come quello dei trasporti, che si evolve così velocemente richiede infatti conoscenze specialistiche ad ampio raggio, di tipo multisettoriale e multimodale.

Un'esperienza senz'altro formativa, anche nell'ambito di un corso, potrebbe consistere nel tentativo di realizzare un progetto interdisciplinare di tipo comunitario, come partecipare ad un progetto Marco Polo¹⁴ o ad un progetto TEN¹⁵.

Avendo avuto l'onore di partecipare a qualche lezione tenuta nell'ambito dei corsi organizzati dal CUST, conosco bene la particolare sensibilità mostrata dai docenti di questa Università verso esperienze di questo genere, come la cura rivolta, ad esempio, all'approfondimento del linguaggio tecnico inglese, altro aspetto oggi fondamentale, determinante per un futuro inserimento nel mondo del lavoro, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dei giovani studenti.

¹⁴ Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 1382 del 22 luglio 2003, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (Programma Marco Polo) e Regolamento n. 1692 del 24 novembre 2006 che istituisce il secondo Programma Marco Polo per la concessione di un contributo finanziario comunitario destinato a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (Programma Marco Polo II).

¹⁵ *Trans European Network*.

Il mio intervento parte da alcune riflessioni di carattere generale, vista la presenza di illustri cattedratici più qualificati di me nel relazionare in dettaglio su alcuni aspetti che saranno approfonditi di seguito. Mi limiterò, pertanto, a riportare la mia personale esperienza.

In questi anni, il nostro settore ha molto sofferto a causa di particolari scelte politiche e per colpa di una mancata programmazione.

Pur essendo l'Italia un Paese “in mezzo al mare”, sono stati trasformati e stravolti Ministeri che, invece, ricoprivano un ruolo strategico e specifico sul piano politico (ad esempio, il soppresso Ministero della Marina Mercantile) e tale mancanza ha penalizzato l'Italia anche a livello europeo, dal momento che gli altri Paesi comunitari, che si affacciano sul Mediterraneo, hanno quasi tutti un'amministrazione della Marina Mercantile. Devo riconoscere tuttavia che, di recente, si sta registrando un'inversione di tendenza con un'attenzione particolare ai problemi marittimi anche dal punto di vista politico.

Negli anni passati abbiamo dovuto, infatti, affrontare grossi problemi, consistenti addirittura nel blocco dei fondi stanziati per il settore. Fortunatamente oggi assistiamo ad una, sia pur leggera, ripresa: basti pensare al fatto che la legge finanziaria di questo anno ha, fra le priorità, sbloccato i finanziamenti ai porti, dando sicuramente ossigeno e, quindi, consentendo di rilanciare l'intero settore marittimo con la previsione di circa 2 miliardi di euro per il nostro settore.

Secondo il “Rapporto sull'Economia del Mare”,¹⁶ il *cluster* marittimo italiano produce il 2,7 del PIL a livello nazionale, per circa 36,5 miliardi euro.

¹⁶ Terzo rapporto CENSIS sull'economia del mare “*Crescita economica, capitale umano e tutela dell'ambiente nel cluster marittimo italiano*”, Roma, 2006.

Il settore rappresenta, inoltre, il 4,7% dell'export, l'1,6% dell'occupazione a livello nazionale, con poco meno di 400.000 unità se si comprende tutto il comparto dei trasporti.

Si tratta di dati molto eloquenti e significativi per cui appare necessario continuare su questa strada, tentando di sensibilizzare ulteriormente, a mio avviso, il mondo accademico.

Ritengo, infatti, determinante abbandonare l'atteggiamento di isolamento e chiusura che spesso in passato hanno caratterizzato le Amministrazioni dello Stato cercando di sensibilizzare tutte le professionalità coinvolte in modo più incisivo, puntando sul dialogo e sulla cooperazione, *in primis* con l'Università e contestualmente con le Associazioni di categoria e con l'industria.

Ad esempio, sarebbe proficuo, a mio avviso, che ad alcune specifiche riunioni all'estero il delegato del Paese fosse affiancato da un esperto professore universitario, coadiuvato da un nucleo di lavoro che operi in modo scientifico, organizzato con i ricercatori.

Una tale metodologia, un approccio scientificamente qualificato, ci consentirebbe sicuramente di essere più competitivi.

Nell'ambito della ricerca tecnologica sono stati recentemente previsti grossi finanziamenti a livello comunitario: è in programma una piattaforma tecnologica *Waterborn* che può essere interessante, oltre che per l'industria, per le Facoltà di Ingegneria delle nostre Università.

Si tratta di avviare un modello adeguato di organizzazione dei molti interessi in gioco, impegnandosi su tutti i fronti magari, come dicevo prima, mettendo a sistema e collegando in rete le varie conoscenze ed esperienze.

In tale contesto, è utile a mio avviso ripercorrere, in sintesi, le più recenti iniziative adottate a livello comunitario e ministeriale.

Fino al 1995 la politica comunitaria non ha dato priorità al settore marittimo, bensì a quello ferroviario.

La Francia ed altri Paesi coinvolti nelle scelte politiche di fondo hanno infatti spinto per potenziare le ferrovie. Oggi, l'ultimo recente studio della Commissione Europea ha reso evidente che, in realtà, in questi anni, dal libro Bianco¹⁷ in poi, le ferrovie sono cresciute soltanto del 7 % rispetto ad una crescita del settore marittimo che arriva invece quasi al 25%.

Per queste ragioni è logico domandarsi se veramente conviene ancora investire sulle ferrovie o bisogna invece pensare a investimenti in settori più ampi, come la creazione di piattaforme logistiche e di interporti, oltre che nel settore fluvio-marittimo.

La politica comunitaria, a partire dal 1995, ha preso atto, come diceva prima la prof.ssa Pellegrino, di quanto il sistema stradale ormai non regga più l'aumento della domanda, specie della domanda di trasporto merci in costante crescita nel Nord – Europa.

Si tratta di un fenomeno riconducibile, come è facile immaginare, al progetto di unificazione della rete europea di trasporto ed al recente ultimo allargamento dell'Unione ai Paesi dell'Est europeo.

Ci troviamo, pertanto, di fronte a scelte per le quali è necessario stabilire delle priorità.

La Commissione Europea, a partire dal 1995, ha puntato sul mare, dal momento che il sistema di trasporto marittimo inquina di meno e presenta minori costi infrastrutturali.

Si pensi ai costi necessari per potenziare un porto, piuttosto che una rete ferroviaria o stradale, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale, ed al problema, ricordato prima dal prof. Camarda, della sostenibilità ambientale di un investimento.

Vi sono poi ulteriori aspetti che spingono maggiormente verso questa direzione: pensando ai costi sociali, basta ricordare che in Europa muoiono circa 42.000 persone all'anno in incidenti

¹⁷ Libro Bianco della Commissione *“La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”*, COM (2001) 370 def.

stradali, nei quali, secondo uno studio commissionato dalla stessa Commissione europea, sono sempre più spesso coinvolti TIR, ossia mezzi di trasporto pesante su strada.

Sotto questo profilo l'Italia è, ovviamente, un Paese favorito, in quanto essendo posizionata al centro del Mediterraneo, dispone "naturalmente" delle cosiddette "autostrade del mare": il fronte tirrenico, la parte adriatica, due grandi isole, una serie di isole minori costituiscono davvero un sistema che, se debitamente collegato in rete, potrebbe divenire molto produttivo dal punto di vista economico.

Ci sono, tuttavia, alcune problematiche.

La Comunità Europea, come detto, dal 1995 in poi ha cominciato a parlare di "*short sea shipping*", intendendosi con tale espressione il trasporto marittimo a corto raggio, ossia l'insieme dei collegamenti marittimi tra i Paesi membri ed i Paesi limitrofi.

Questo elemento diventa, quindi, trainante nel trasporto intermodale, in quanto già la Commissione Europea, come successivamente chiarito nel citato Libro Bianco, persegue l'obiettivo di porre il mare al centro del sistema dei trasporti europeo, considerando la parte intermodale (dei collegamenti ferroviari, stradali e via dicendo) strettamente indispensabile allo sviluppo di tale modalità.

Tale discorso va, ovviamente, legato anche al trasporto fluviale, al trasporto per acque interne, laddove vi sono dei Paesi, come nel Centro Europa, che dispongono di grossi fiumi navigabili e dove, di conseguenza, il trasporto fluviale risulta molto diffuso.

Cosa è stato fatto in Italia? E' evidente che abbiamo seguito le direttive della Comunità Europea.

Molti imprenditori, fra i quali anche numerosi armatori, hanno investito ingenti risorse (basti pensare al gruppo Grimaldi-Napoli citato addirittura nel Libro Bianco della Commissione quale esempio di sviluppo di linee di trasporto strutturato, perfettamente funzionanti) ed hanno anche ottenuto finanziamenti

su importanti progetti comunitari come per il Programma Marco Polo ricordato prima.

Di recente, sulla scia della seconda Comunicazione della Commissione,¹⁸ si è andati oltre l'obiettivo originario di tentare di mettere insieme le diverse "modalità" di trasporto, puntando su alcuni programmi comunitari, come il prima citato Marco Polo, che prevedono finanziamenti per progetti finalizzati al trasferimento di mezzi di trasporto dalla strada al mare.

Per ottenere il contributo, che viene assegnato in base alle tonnellate trasferite occorre, in altri termini, dimostrare di riuscire a trasferire concretamente le merci dalla strada al mare.

Tali progetti aprono il nostro Paese a quali prospettive?

In realtà, a livello nazionale, il problema è sempre lo stesso.

Intendo riferirmi al numero elevato dei c.d. "padroncini", dei trasportatori su strada.

Uno dei casi più emblematici è quanto previsto dalla Regione Siciliana, in questa sede opportunamente rappresentata dall'architetto Monteleone.

La Regione Siciliana è stata antesignana di un progetto su cui al Ministero si lavorava da tempo. I siciliani sono stati i primi, a livello europeo, a pensare al *ticket ambientale*, ossia ad un contributo dato all'autotrasportatore che decide di viaggiare via mare anziché su strada.

In passato era già stato effettuato un esperimento denominato "Duel" consistente nel far partire un camion da Livorno via strada ed uno via mare, fino a Palermo.

In tal modo, si era riusciti a dimostrare che non solo il camion sulla nave era arrivato a destinazione due ore prima, ma soprattutto che i costi del tragitto via mare erano relativamente

¹⁸ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo ed al Comitato delle Regioni su "*Revisione intermedia del Programma per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio*", COM(2003) 155 def., Bruxelles, 13/07/06.

inferiori (quasi € 121 in meno), dato significativo se si pensa che, in ogni caso, per la percorrenza dell'autostrada SA-RC non si paga alcun pedaggio.

Sulla base dei risultati di questo studio, e dell'esperienza siciliana, abbiamo combattuto a livello comunitario per circa un anno e mezzo al fine di ottenere l'autorizzazione, da parte della Commissione Europea, per poter conferire un *ticket* ambientale a livello nazionale.

Su questo aspetto si soffermerà poi il dott. Luca Sisto, che dispone di dati più precisi.

In ogni caso bisogna sottolineare l'importanza di questa idea, ossia di stimolare i nostri autotrasportatori a prendere la nave, anche in considerazione della tragicità, in termini di vite umane, degli incidenti stradali verificatisi sulla SA-RC.

In merito, sono, peraltro, in grado di darvi in anteprima la notizia che, proprio ieri, il Ministro dei Trasporti ha firmato un decreto che individua le rotte dei collegamenti delle "autostrade del mare", a conclusione dei risultati raggiunti da un gruppo di lavoro, a livello ministeriale, chiamato ad individuare le rotte da sovvenzionare e, successivamente, le varie procedure da adottare.

L'incremento del traffico su strada, l'obiettivo di riequilibrare i modi di trasporto e realizzare una rete di infrastrutture in grado di soddisfare esigenze crescenti, hanno spinto i Paesi membri a modificare con la decisione n. 884 del 2004¹⁹ la precedente decisione sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti n. 1692/96/CE, inserendo ufficialmente per la prima volta le "autostrade del mare" all'interno della rete transeuropea dei trasporti, quale elemento determinate allo sviluppo di una rete intermodale europea di trasporto.

¹⁹ Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29/04/04 che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Di esse si parlava in Italia da anni e certamente molti dei presenti che hanno una lunga esperienza in materia sanno bene che questo termine, rilanciato, nel suo primo anno di attività dall'allora Presidente Ciampi, il quale in occasione di una sessione comunitaria sottolineò l'esigenza strategica dell'Europa di puntare alle "autostrade del mare".

Da tale spunto, le Istituzioni comunitarie hanno dato il via al dibattito sulle "motorways of the sea" arrivando a questa importante e storica decisione, in cui per la prima volta i porti diventano parte integrante delle reti transeuropee di trasporto e possono godere dei finanziamenti comunitari previsti per le reti TEN-T.

Questo passaggio è particolarmente importante per il nostro Paese, trattandosi di un elemento strategico sul quale dobbiamo puntare per il nostro sviluppo futuro: servono dunque giovani, energie, nuove idee per raggiungere i più alti livelli di competitività nei progetti comunitari ed evitare il rischio di perdere occasioni altrimenti irripetibili.

In questa prospettiva è stata costituita in Italia una società per azioni, la R.A.M. (Rete Autostrade Mediterranee) S.p.a.²⁰ con il compito, tra l'altro, di seguire questi progetti comunitari.

Siamo ancora in fase embrionale. È partito il primo programma di finanziamenti e siamo riusciti a promuovere un progetto con la Grecia, la Slovenia, Cipro e Malta stiamo lavorando con Francia e Spagna per un progetto sull'altro versante.

Comunque, bisogna riconoscere che alcuni risultati sono stati raggiunti, per cui le "autostrade del mare" possono realmente

²⁰ R.A.M. (Rete Autostrade Mediterranee) S.p.a. è la società creata nel 2004 per promuovere l'attuazione del Programma nazionale delle Autostrade del Mare, che fa capo al più vasto Progetto europeo Autostrade del Mare, inserito nel Piano Generale delle Reti Transeuropee TEN-T.

L'obiettivo è di promuovere lo sviluppo delle reti di trasporto marittime, garantendo un accesso privilegiato ai Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

diventare (come diceva il prof. Camarda) un punto determinante nel modo di ripartire e soprattutto rilanciare i nostri traffici.

La posizione geografica dell'Italia al centro del Mediterraneo apre un nuovo scenario che vede sempre più il nostro Paese in una posizione strategica, nella prospettiva, comunque prossima, di diventare la porta del Nord Europa. Ciò anche alla luce delle azioni condotte dalla Commissione Europea per aprire l'Europa ai Paesi del Mediterraneo e del Mar Nero (si pensi anche ai nuovi Stati membri, come la Romania, che si affacciano sul Mar Nero).

Su questo fronte, a mio avviso, è importante impegnarsi cercando di supportare le scelte politiche attraverso la realizzazione di studi mirati, volti ad analizzare i dati di traffico ed individuare le possibilità di sviluppo.

Arrivare per primi, per esempio, in Romania, a Costanza, potrebbe essere una carta vincente. Dobbiamo cercare di evitare che i Greci ci superino in questo senso, approfondendo la conoscenza di un settore strategico della nostra economia, e puntando sulla formazione dei giovani, obiettivo questo conseguibile anche attraverso uno specifico Master sui trasporti.

Proprio ieri è stata adottata la Comunicazione della Commissione Europea²¹ voluta in memoria del precedente Commissario ai Trasporti – recentemente, e prematuramente, scomparso – M Loyola De Palacio, con la quale si chiude la prima fase dei lavori della *European Neighbourhood Policy* (ENP), istituita dalla Commissione Europea per analizzare gli effetti dell'apertura dell'area di libero scambio con i Paesi del Mediterraneo, area per noi ovviamente strategica.

In questa importante Comunicazione del 31 gennaio scorso, sono stati definiti anche gli assi delle “autostrade del mare”,

²¹ COM (2007) 32 def. della Commissione al Consiglio ed al Parlamento Europeo “*Extension of the major Trans-European Transport axes to the neighbouring countries – Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions*”, Bruxelles, 31/01/2007.

(alcuni dei quali per noi di rilevante interesse, come l'asse centrale Europeo, nonché quello che collega il sud Europa, il Mar Nero ed il Mar Caspio, oppure ovviamente, la parte che riguarda i collegamenti fra il nord Europa, la Svizzera, il Marocco, l'Algeria, la Tunisia e anche l'Egitto), e si è aperta tutta una discussione sul famoso "Corridoio Verde", che dovrebbe essere il corridoio dedicato al trasporto di merci della catena agro-alimentare.

Credo, quindi, che in questo quadro siamo chiamati a svolgere un ruolo dominante, teso a sviluppare un sistema che potrebbe rivelarsi una ricchezza per il nostro Paese dal punto di vista economico e consentire a molti giovani di lavorare in questo settore.

Naturalmente non si deve sottovalutare il problema delle misure da adottare, con riferimento anche al profilo della sostenibilità ambientale. Si tratta, infatti, di un aspetto fondamentale, di difficile risoluzione a causa della mancanza di criteri internazionali riconosciuti, con il quale abbiamo dovuto scontrarci per anni, con chiare ripercussioni sul profilo della competitività con altri Paesi.

Tale problematica emerge in tutta la sua drammaticità se pensiamo che la Spagna, nel giro di 2 anni, ha potenziato i porti, ha fatto banchine, ha dragato, mentre noi ci troviamo con porti come La Spezia che da più di sei anni ormai non riescono a dragare per le misure eccessivamente restrittive, imposte dal Ministero dell'Ambiente su pressione degli ambientalisti.

Personalmente, più volte a livello comunitario ho posto il problema della necessità di una normativa comunitaria in materia, a mio parere necessaria perché si sostanzia, in realtà, in una normativa sulla concorrenza, indirettamente incidendo sulla competitività dei sistemi portuali nazionali a livello degli Stati membri.

Naturalmente Bruxelles non può che rispondere al problema dell'eccessiva gravosità delle nostre norme, rispetto al resto

dell'Europa, ribadendo che si tratta esclusivamente di un “nostro” problema.

Lo scorso anno, dopo estenuanti confronti e dibattiti con il Ministro dell'ambiente, siamo riusciti ad inserire in finanziaria una prima apertura tesa a semplificare i passaggi per l'ottenimento delle autorizzazioni necessarie (sperando che non si regredisca nuovamente, vanificando nel tempo tale risultato con l'adozione di provvedimenti successivi di contrario tenore).

Dicevo, sono stati registrati i primi segnali di apertura e, pertanto, dovremmo concretamente poter avviare i dragaggi nei porti che necessitano di tale attività, e consentire alle navi di nuova generazione (si pensi alle porta *containers* di nuova generazione), di entrare nei nostri porti, i cui fondali non risultano oggi più idonei ed al passo con l'evoluzione della tecnologia navale.

Dal punto di vista dell'esperienza, della ricerca e della formazione in questo settore, non credo abbiamo da imparare da nessuno.

Sinceramente non credo che i Paesi di nuova adesione abbiano qualcosa da insegnarci in fatto di trasporti marittimi, ma è certo che dobbiamo darci da fare, ossia cominciare a pensare in modo diverso, in modo non più prettamente campanilistico, ma in un contesto europeo.

Non ci confrontiamo più con Genova, Bologna, Milano, Venezia, e via dicendo, bensì con diversi Paesi, non solo con quelli storicamente più forti di noi, ma con altri Paesi che si stanno organizzando in modo serio e mirato per divenire realmente competitivi, anche dal punto di vista della formazione e della ricerca.

Concluderei richiamando l'attenzione anche sui finanziamenti comunitari, perché il nostro Paese risulta purtroppo fra quelli che non guardano quasi assolutamente a tale rilevante aspetto. Pochissimi sono gli operatori che dimostrano una certa sensibilità

e che sono pronti a competere con progetti concorrenziali per accedere ai finanziamenti comunitari.

Proprio adesso, invece, sono previsti numerosi ed importanti fondi per il settore dei trasporti (dai finanziamenti delle TEN – *Trans European Networks*, al programma Marco Polo, alla Banca Europea degli Investimenti) che possono dare grosse soddisfazioni e contribuire allo sviluppo ed al raggiungimento di importanti obiettivi.

A questi, si aggiungono, inoltre, gli altri investimenti che, a breve, la Commissione Europea destinerà ai Fondi regionali. Si potrebbe pensare di cumulare le diverse possibilità offerte dall'Europa per la realizzazione di progetti comuni: per esempio, un progetto relativo alle “autostrade del mare” risulta compatibile sia con il programma TEN, perché le “autostrade del mare” rientrano nell'ambito delle reti, sia con il programma Marco Polo che finanzia, invece, lo “*short sea shipping*” e, quindi, i collegamenti marittimi.

Si deve quindi immaginare insieme il sistema dei trasporti, lavorando con i porti, le ferrovie le imprese logistiche, gli armatori, gli interporti ed abbandonare l'approccio ormai anacronistico di limitare la propria attività ad un solo ambito.

All'impegno profuso dall'Amministrazione e dalle associazioni degli operatori deve affiancarsi, in questo contesto, quello del mondo accademico e dell'Università, come dimostrato in questa sede, con soddisfazione di risultati, dall'attività del CUST che continua ad operare lavorando in sincronia con le diverse forze in campo.

In tal modo possiamo giocare un ruolo determinante contribuendo alla formazione dei futuri esperti dei trasporti, diventando più competitivi in questo settore, nel quadro di una più ampia visione intermodale dei trasporti comunitari.

GUIDO CAMARDA

(c.s.)

Non posso che complimentarmi con il dott. Pujia, ma nello stesso tempo dare atto agli organizzatori di avere avuto l'intuizione e la lungimiranza di realizzare (anche con riferimento alle relazioni che seguiranno, dell'architetto Monteleone per la Regione Siciliana e del dott. Luca Sisto per l'armamento) un programma di lavoro in grado di fornire, in pochissimo tempo, un quadro essenziale della problematica.

Bisognerebbe, a mio parere, incentivare tali iniziative, se si potesse non solo col *ticket* ambientale, ma puntando anche sull'aspetto piacevole che il viaggio per mare può presentare, ove la navigazione sia accompagnata da una serie di confort per i camionisti, sulla base di positive esperienze, peraltro già avviate in alcune linee di traghetti in partenza dall'isola.

Data l'alta carica rivestita dal dott. Puja a livello ministeriale, mi permetto di richiamare l'attenzione sulla necessità di credere e di investire nei progetti comunitari, sviluppando il "Corridoio 1".

So che sono state costituite delle Commissioni di verifica sullo stato di avanzamento del progetto.

Naturalmente, per noi che viviamo da Gioia Tauro in giù, è stata già una grossa conquista il fatto che il Governo abbia preso coscienza dell'esigenza di non limitare il corridoio a Gioia Tauro, ma di estenderlo sino in Sicilia. Auspichiamo che questo corridoio, che non è più un semplice corridoio ferroviario, costituisca l'occasione del rilancio anche della nostra isola.

Sulla rivista del Dipartimento di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente dell'Università di Palermo ([http: www. giureta.unipa.it](http://www.giureta.unipa.it)) è stato pubblicato un nostro studio sul trasporto dell'agro-alimentare per via mare, settore che merita un'attenzione particolare e la cui importanza mi permetto di sottolineare anche all'amico Sisto.

ENRICO MARIA PUJIA

(c.s.)

Poiché, sintetizzando, ho dimenticato un passaggio per noi importante desidero, con il permesso del prof. Camarda, fare un accenno al Libro Verde contenente le nuove linee guida della Politica del mare a livello comunitario.²²

Si tratta di un aspetto determinante.

Il Libro Verde sollecita le parti interessate a partecipare e trasmettere le rispettive osservazioni entro il 30 giugno 2007. In questo gruppo di lavoro io rappresento l'Italia.

La proposta, nata in seno alla Commissione alla pesca e che, nell'idea originaria, partiva dalla considerazione del settore pesca, si ripropone di rilanciare la discussione sulla politica marittima europea a tutto tondo (quindi il turismo, la nautica da diporto, l'archeologia marina, la sicurezza, tutto quello che, insomma, riguarda il mare).

Ci si è resi conto, infatti, di quanto il mare comprenda così tante sfaccettature da non poterne limitare la trattazione al solo settore della pesca.

Credo che questo aspetto sia importante da approfondire anche a livello universitario, dal momento che, da giugno in poi, si

²² Libro Verde della Commissione: *“Verso la futura politica marittima dell'Unione: oceani e mari nella visione europea”* COM(2006) 275 def.

affronterà la discussione politica sulle problematiche e sugli obiettivi prioritari che il Libro Verde proporrà, nonché sulle relative scelte politiche a livello comunitario.

GUIDO CAMARDA

(c.s)

Grazie, dott. Pujia.

E' adesso la volta dell'architetto Monteleone, Responsabile dell'Area "Pianificazione" del Dipartimento Trasporti dell'Assessorato del Turismo, delle Comunicazioni e dei Trasporti della Regione Siciliana, la cui relazione reca il titolo "*Il rilancio del trasporto marittimo in Sicilia*".

